

SBB Immobilien und Stadt Solothurn: Studienauftrag

Westbahnhof Solothurn

Schlussbericht

Stand: 5. November 2018



Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	3
1.1.	Ausgangslage.....	3
1.2.	Ziele und Perimeter	4
2.	Verfahren und allgemeine Bestimmungen	6
2.1.	Auftraggeberinnen.....	6
2.2.	Verfahren.....	6
2.3.	Teilnehmende Planungsteams	6
2.4.	Beurteilungsgremium	6
2.5.	Verfahrensbegleitung	7
2.6.	Entschädigungen.....	7
2.7.	Weiterbearbeitung	8
2.8.	Rahmenbedingungen	8
3.	Ablauf und Zwischenresultate	9
3.1.	Terminübersicht.....	9
3.2.	Startveranstaltung mit Arealbegehung	10
3.3.	Fragenstellung.....	10
3.4.	1. Zwischenbesprechung	10
3.5.	Vorprüfung zur 2. Zwischenbesprechung.....	10
3.6.	2. Zwischenbesprechung	11
3.7.	Vorprüfung der Schlussabgabe	11
3.8.	Schlusspräsentation	12
4.	Beurteilung	13
4.1.	Beurteilungskriterien.....	13
4.2.	Ablauf	13
4.3.	Zulassung zur Beurteilung.....	13
4.4.	1. Rundgang.....	13
4.5.	2. Rundgang.....	14
4.6.	Kontrollrundgang	14
4.7.	Beschlüsse	14
4.8.	Würdigung	14
5.	Empfehlung zur Weiterbearbeitung	16
6.	Genehmigung und Unterzeichnung	17
6.1.	Für die Sachmitglieder	17
6.2.	Für die Fachmitglieder.....	17
6.3.	Grundeigentümer	17
7.	Anhang: Projektwürdigungen	18

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage

Der Westbahnhof hat im Stadtgefüge Solothurn eine wichtige Bedeutung. Durch seine Lage am westlichen Ende der Innenstadt verbindet er das Zentrum mit den Stadtteilen westlich der Bahngeleise. Im Räumlichen Leitbild der Stadt Solothurn ist der Westbahnhof als eines von drei prioritären Entwicklungsgebieten definiert, welches grosses Potenzial zur räumlichen Verdichtung und zur seitens Stadt Solothurn gewünschten Entwicklung von zentral gelegenen Wohn- und Arbeitsflächen, als auch zur Vernetzung der verschiedenen Stadtteile aufweist.

Das Gebiet um den Westbahnhof weist heute folgende städtebaulichen Defizite auf:

- Das Bahnareal ist stark unternutzt und wird von Parkplätzen dominiert. Die städtebauliche Situation (Umgebungsgestaltung, Nutzungen, Architektur) ist insgesamt unbefriedigend.
- Es fehlt eine durchgängige, attraktive Fuss- und Veloverbindung vom Amtshausplatz zum topographisch etwas tiefer gelegenen Gebiet Obach und darüber hinaus zur Westbahnhofquartier. Insbesondere der Zugang zum Bahnhof von Südwesten weist starke Defizite auf.
- Das Verkehrsregime im Westbahnhofquartier ist heute nicht optimal gelöst. Das wirkt sich besonders negativ auf die Wengistrasse aus, deren Potenzial an publikumsorientierten Erdgeschossnutzungen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht genutzt werden kann.

Insgesamt wird das Potenzial einer Adressbildung «Westbahnhof» nicht genutzt.

Verschiedene konkrete Auslöser führen dazu, dass die beiden Auftraggeberinnen, SBB Immobilien AG (Grundeigentümerin Bahnareal) und die Stadt Solothurn, beabsichtigten, das Entwicklungspotenzial des Westbahnhofs und dessen Umfeld im Rahmen dieses Studienauftrags gemeinsam auszuloten und aktiv anzugehen:

- Das Areal im Westbahnhof (Parz. Nr. 1064) wird seitens SBB Immobilien als Standort mit hoher Priorität eingestuft. Die Entwicklung des Areals soll konkretisiert und vorangetrieben werden.
- Der behindertengerechte Ausbau des Bahnhofs mit hindernisfreien Zugängen und höheren Perrons muss bis 2023 erfolgen. Bei SBB Infrastruktur ist eine Studie vorhanden. Aufgrund des vorliegenden Studienauftrags, u.a. zur Eruierung einer möglichen neuen Langsamverkehrsverbindung inkl. Bahnzugängen, hat die SBB Infrastruktur die Projektierung gestoppt.
- Das Agglomerationsprogramm sowie das Räumliche Leitbild der Stadt Solothurn sehen für den Westbahnhof die «Nutzung des grossen städtebaulichen Potenzials» sowie die Umgestaltung und Aufwertung der wichtigen Verbindungsachsen Wengistrasse und Amtshausplatz – Obach vor. Die raumplanerischen Ziele zur Innenentwicklung an gut erschlossenen Lagen, Vernetzung und Erschliessung sollen in der laufenden Ortsplanungsrevision sichergestellt werden.
- Die Eigentümer der Parzellen 1065, 6516 (Glutz) und 933 (Bourquin/Keller) wollen das Lagepotenzial ihrer Liegenschaften besser ausschöpfen, sei es durch urbane oder erweiterte Geschäftsnutzungen.

1.2. Ziele und Perimeter

1.2.1. Übergeordnete Zielsetzungen

Durch die Schaffung eines zentralen Wohn- und Dienstleistungsstandorts auf dem Bahnareal soll der Stadtteil rund um den Westbahnhof gestärkt und zu einem urbanen Raum weiterentwickelt werden. Mit der Aufwertung der umgebenden Strassen- und Aussenräume und der Schaffung einer besseren Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr soll die Vernetzung der westlichen Quartiere mit dem Zentrum optimiert werden. Das Gebiet Westbahnhof soll als Dienstleistungs- und Einkaufsort aufgewertet werden und damit diesbezügliche Qualitäten der Altstadt ergänzen. Entwicklung des Westbahnhofsareals soll im räumlichen Kontext der umliegenden Quartiere erfolgen und der Entwicklung des gesamten Stadtteils dienen.¹

1.2.2. Perimeter und Ziele des Studienauftrags

Mit dem vorliegenden Studienauftrag mit drei interdisziplinären Planungsteams galt es, für zwei unterschiedliche Planungsperimeter Konzepte zu entwickeln. Die Aufgaben pro Planungsperimeter sind nachfolgend beschrieben.

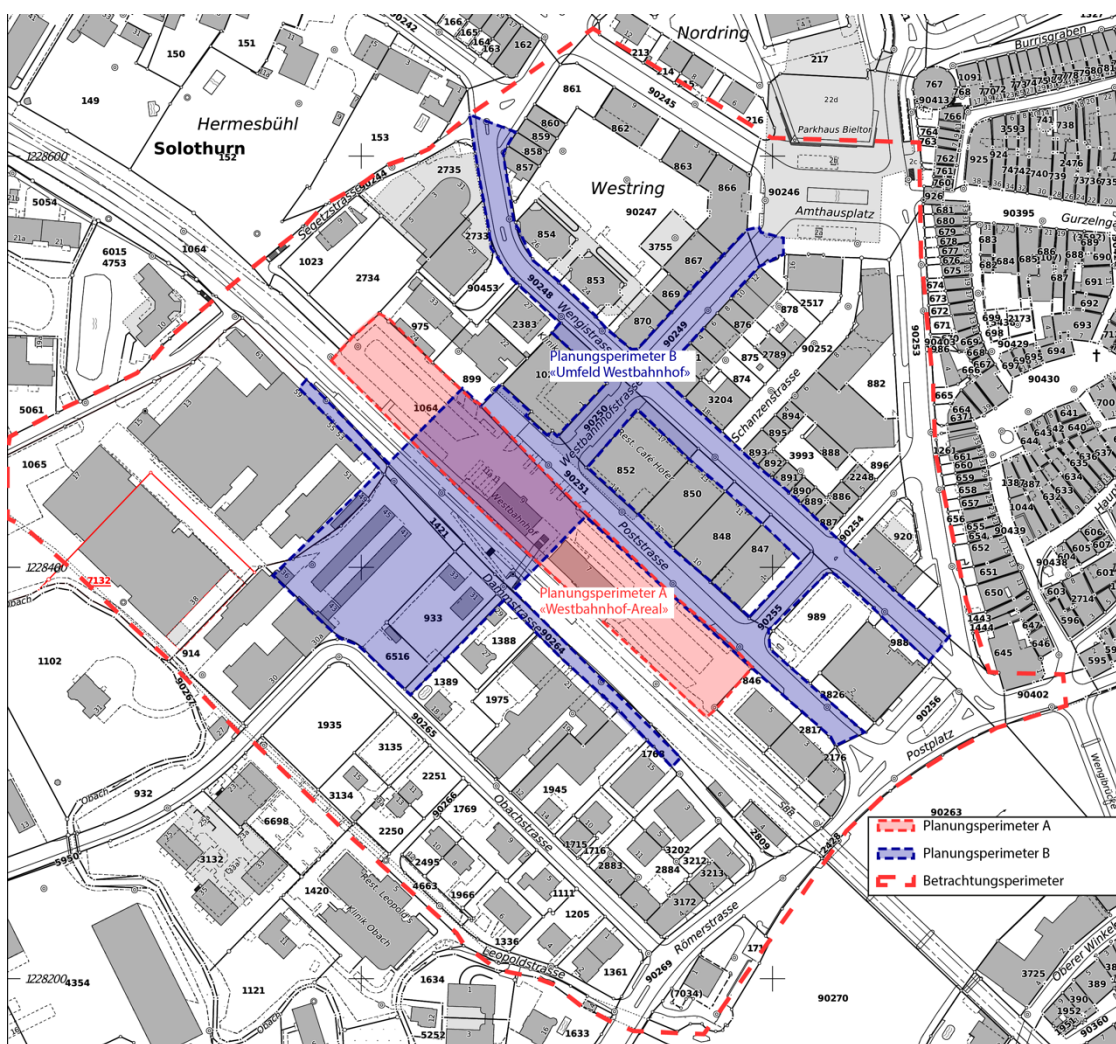


Abb. 1 Übersichtsplan: Planungs- und Betrachtungsperimeter

¹ singemäss zusammengefasst aus dem Räumlichen Leitbild und dem Stadtentwicklungskonzept STEK der Stadt Solothurn.

1.2.3. Planungssperimeter A: Areal Westbahnhof (rot)

Für den Planungssperimeter A sollte ein funktionales, städtebauliches und gestalterisches Konzept erarbeitet werden, das die mögliche Bebauung, Nutzung und Erschliessung des Bahnareals, ein Parkierungskonzept (inkl. neuem öffentlichen Parkhaus) sowie die Umgebungsgestaltung aufzeigt. Mit dem Studienauftrag sollte die in diesem Perimeter ortsverträgliche Dichte ausgelotet werden. Dabei sollte auch der Umgang mit dem Bahnhofgebäude (Erhalt oder Rückbau) geprüft werden. Insgesamt galt es, das Bahnareal räumlich aufzuwerten und zu einem Wohn- und Dienstleistungsstandort zu entwickeln. Der Bahnhof sollte eine klare Adresse «Westbahnhof» erhalten.

Das Resultat sollte ein Richtprojekt sein, das die für die Erarbeitung eines Gestaltungs- und Erschliessungsplans notwendigen Grundlagen liefert und erlaubt, die erforderlichen Baulinien festzulegen.

1.2.4. Planungssperimeter B: Umfeld des Westbahnhofs (blau)

Für den Planungssperimeter B war ein Konzept zu erarbeiten, das folgende Zielsetzungen erfüllt:

- Die Verbesserung der Fuss- und Veloverkehrssituation im Westbahnhofquartier mit der Schaffung einer neuen oder optimierten Bahnunterführung, welche sowohl die Zugänglichkeit der Gleise sicherstellt (Personenunterführung²) als auch die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr zwischen der Solothurner Innenstadt und den Quartieren im Westen.
- Die Zufahrt zur neuen Parkierungsanlage für den MIV.
- Die gestalterische Aufwertung der Wengistrasse als verkehrsberuhigte Begegnungszone wie weiterer Strassenräume nordöstlich der Bahnlinie.
- Der Vorschlag für eine bauliche Verdichtung auf den Grundstücken Nrn. 933, 1065 (kleiner Anteil) und 6516 südwestlich des Bahndamms.
- Das Resultat sollte ein Konzept sein, das die Grundlage liefert für die bauliche Umgestaltung der Strassenräume durch die Stadt Solothurn, für die Erarbeitung einer Studie für die Personen- bzw. Bahnunterführung und für die Revision des Erschliessungsplans im Rahmen der Ortsplanungsrevision. Überdies wurden Ideen aufgezeigt für die Zugänglichkeit und bauliche Entwicklung südwestlich der Bahnlinie. Zusammen mit dem Richtprojekt für den Perimeter A zeigt dieses die städtebauliche Entwicklung des Westbahnhofgebiets gesamthaft auf.

1.2.5. Betrachtungssperimeter (rot gestrichelt)

Der Betrachtungssperimeter umfasste einen Teil der nordöstlich und südwestlich an das Bahnareal angrenzenden Quartiere Westbahnhof und Obach, die für das Verkehrsregime des Gebiets wichtige Achsen (Römerstrasse, Westringstrasse und Obachstrasse), den Amtshausplatz sowie laufende Planungen in der Umgebung (Postplatz, Glutz, Gestaltungs- und Erschliessungsplan Westbahnhofquartier), die es zu berücksichtigen galt.

² Der von der SBB verwendete Begriff ‚Personenunterführung‘ (PU) dient der Erschliessung der Gleise für die Bahnpassagiere. Dies betrifft primär Fussgänger (u.a. gehbehinderte), Rollstuhlfahrende und Personen mit Kinderwägen.

2. Verfahren und allgemeine Bestimmungen

2.1. Auftraggeberinnen

Auftraggeberinnen des Studienauftrags sind die SBB AG, vertreten durch die Division SBB Immobilien, Development, Bern, und die Stadt Solothurn, vertreten durch das Stadtbauamt Solothurn.

SBB AG
Immobilien Development
Hilfikerstrasse 1
3000 Bern 65

Stadt Solothurn
Stadtbauamt
Baselstrasse 7, Postfach 460
4502 Solothurn

2.2. Verfahren

Zur Entwicklung des Westbahnhofes wurde eine Ideenstudie im Einladungsverfahren nach Art. 3.2. (Planungsstudie) und Art. 8 (Einladungsverfahren) SIA-Ordnung 143 mit drei interdisziplinären Planungsteams durchgeführt. Die eingeladenen Städtebau-/Architekturbüros bildeten zusammen mit Fachplanern aus den Bereichen Verkehr und Landschaftsarchitektur ein Team. Die Gesamtverantwortung lag beim Städtebau-/Architekturbüro. Die eingereichten Studien wurden von einem Beurteilungsgremium im Rahmen von zwei Zwischenbesprechungen und nach der Schlussabgabe aufgrund der Beurteilungskriterien (vgl. Ziff. 4) bewertet.

2.3. Teilnehmende Planungsteams

Es wurden folgende drei Planungsteams zur Teilnahme eingeladen und mit der Ausarbeitung einer Studie beauftragt:

Team 1

Flury und Rudolf Architekten AG, Solothurn (Federführung)
IUB Engineering AG, Olten
W+S Landschaftsarchitekten AG, Solothurn

Team 2

Staufer & Hasler Architekten, Frauenfeld (Federführung)
IBV Hüsler, Zürich
Krebs und Herde, Winterthur

Team 3

Rolf Mühlethaler Architekt BSA SIA, Bern (Federführung)
Transitec, Bern
Maurus Schifferli, Bern

2.4. Beurteilungsgremium

Zur Beurteilung der eingereichten Arbeiten setzten die Auftraggeberinnen folgendes Beurteilungsgremium ein:

Fachmitglieder (mit Stimmrecht)

Robert Braissant (Vorsitz), Prof. für Architektur, BFH Burgdorf / Büro B Architekten, Bern

Peter Berger, Prof. für Architektur, BFH Burgdorf / Theo Hotz Partner AG, Zürich

Simone Hänggi, Hänggi Basler Landschaftsarchitektur GmbH, Bern

Sachmitglieder (mit Stimmrecht)

Andrea Lenggenhager, Leiterin Stadtbauamt Solothurn

Susanne Zenker, SBB Immobilien, Leiterin Anlageobjekte Entwicklung, Lausanne

Experten (ohne Stimmrecht)

Die Experten berieten das Beurteilungsgremium in fachlicher und technischer Hinsicht und wurden für die technische Vorprüfung beigezogen.

Gabriela Barman Krämer, Chefin Stadtplanung / Umwelt, Stadtbauamt Solothurn

Philippe Marti, SBB Immobilien Anlageobjekte Entwicklung, Bern

Philipp von Segesser, Vertreter Grundeigentümer Glutz-Areal

Marco Imboden, SBB Immobilien, Portfolio Management, Bern

Markus Chastonay, Amt für Umwelt, Kanton Solothurn

Bernard Staub, Leiter Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn

Stefan Gantenbein, Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn

Judith Hauenstein, EBP Schweiz AG, Zollikon

Ekaterina Nozhova, Fachstelle für Denkmalpflege, SBB Infrastruktur, Bern

Daniela Monnier, Netzentwicklung Region Mitte, SBB Infrastruktur, Olten

Markus Reichenbach, Kontextplan, Solothurn

Gäste/Zuhörer

Christof Messner, Bundesamt für Kultur BAK, Sektion Heimatschutz und Denkmalpflege, Bern

2.5. Verfahrensbegleitung

Die Vorbereitung, Verfahrensbegleitung sowie die Vorprüfung der Projekteingaben erfolgten durch das Projektsekretariat:

ecoptima ag, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern

Kontaktperson: Carmen Minder, Tel. 031 310 50 82, carmen.minder@ecoptima.ch

2.6. Entschädigungen

Für die Teilnahme an allen im Verfahren vorgesehenen Veranstaltungen sowie die fristgerechte Einreichung eines vollständigen und den Bestimmungen entsprechenden Beitrags wurde für jedes beauftragte Planungsteam eine pauschale Entschädigung von 55'000 CHF (inkl. Nebenkosten, MwSt.) bereitgestellt.

2.7. Weiterbearbeitung

Den Verfassern des vom Beurteilungsgremium zur Weiterbearbeitung empfohlenen Konzeptes wurden folgende Folgearbeiten in Aussicht gestellt:

- Für die Gestaltung der Wengistrasse und der Westbahnhofstrasse: Die Ausarbeitung der Projektphase 31 nach SIA sowie voraussichtlich die gestalterische Begleitung der weiteren Phasen.
- Für den Planungssperimeter A: Vertiefungsarbeiten, sofern sich zeigen sollte, dass solche erforderlich sind.

Gemäss Programm war es dem Beurteilungsgremium vorbehalten, für die zwei Planungssperimeter Konzepte unterschiedlicher Teams zur Weiterbearbeitung zu empfehlen und den Folgeauftrag für die Wengistrasse und die Westbahnhofstrasse entsprechend an das Team vergeben, das den besten Beitrag für den Planungssperimeter B abgeliefert hat.

2.8. Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Bearbeitung sowie die Anforderungen an die abzugebenden Unterlagen wurden im Programm zum Studienauftrag vom 18. Januar 2018 festgehalten und den Teams am 18. Januar 2018 zugestellt.

3. Ablauf und Zwischenresultate

3.1. Terminübersicht

Versand Programm an Planungsbüros	Do, 18.01.2018
Startveranstaltung inkl. Arealbegehung Treffpunkt: Glutz AG, Segetzstrasse 13, 4502 Solothurn	Di, 27.02.2018
Fragenstellung Per Mail an das Sekretariat (vgl. Ziff. 2.5)	Di, 06.03.2018
Fragenbeantwortung	Mo, 16.03.2018
1. Zwischenbesprechung In Form von Einzelgesprächen mit dem Beurteilungsgremium.	Fr, 27.04.2018
Protokoll zur 1. Zwischenbesprechung Mit allgemeinem Teil (für alle Teams) sowie projektspezifischen Empfehlungen (für das jeweilige Team)	Mi, 09.05.2018
Abgabe der Unterlagen für die 2. Zwischenbesprechung Die Unterlagen mussten bis 17:00 Uhr beim Projektsekretariat (vgl. Ziff. 2.6) eingereicht werden.	Mo, 25.06.2018
Vorprüfung der Unterlagen Die Unterlagen wurden durch ecoptima ag mit Unterstützung weitere ExpertInnen gemäss Ziff. 2.4 hinsichtlich Vollständigkeit und Einhaltung der technischen Rahmenbedingungen vorgeprüft.	Mo, 02.07.2018
2. Zwischenbesprechung In Form von Einzelgesprächen mit dem Beurteilungsgremium.	Mi, 04.07.2018
Protokoll zur 2. Zwischenbesprechung Mit allgemeinem Teil (für alle Teams) sowie projektspezifischen Empfehlungen (für das jeweilige Team)	Do, 12.07.2018
Schlussabgabe der Unterlagen Die Unterlagen mussten bis um 17:00 Uhr beim Projektsekretariat (vgl. Ziff. 2.5) eingereicht werden.	Mo, 10.09.2018
Vorprüfung der Unterlagen Die Unterlagen wurden durch ecoptima ag mit Unterstützung weitere ExpertInnen gemäss Ziff. 2.4 hinsichtlich Vollständigkeit und Einhaltung der technischen Rahmenbedingungen vorgeprüft.	Mo, 24.09.2018

Schlussbesprechung mit Abgabe des Modells

Do, 27.09.2018

Präsentation der Konzepte durch die Planungsteams, anschliessend Beurteilung durch das Beurteilungsgremium.

3.2. Startveranstaltung mit Arealbegehung

Im Rahmen der Startveranstaltung vom 27. Februar 2018 mit den Teams und einem Ausschuss des Beurteilungsgremiums fand eine Begehung der Planungsgebiete (Planungsperimeter A und B) statt. Für die Teams bestand die Möglichkeit, vor Ort Fragen zu stellen.

3.3. Fragenstellung

Nach der Startsituation hatten die Teams die Möglichkeit, bis am 6. März 2018 schriftlich Fragen an das Projektsekretariat zu richten. Die Beantwortung der Fragen erfolgte am 16. März 2018 schriftlich und anonymisiert an alle Teams.

3.4. 1. Zwischenbesprechung

Am 27. April 2018 fand die erste Zwischenbesprechung in Form von Einzelgesprächen mit den Teams statt. Die Teams wurden aufgefordert, eine städtebauliche Analyse, die daraus abgeleiteten Ziele sowie erste städtebauliche Entwürfe mit ersten Aussagen zur Dichte, zum Nutzungsmix sowie einem Vorschlag zur Lage der Bahnunterführung zu präsentieren.

Zudem sollten die Teams mindestens zwei Varianten zum Umgang mit dem Bahnhofgebäude (Erhalt und Rückbau) mit den Auswirkungen auf die Ausschöpfung des städtebaulichen Potenzials und der Nutzungsmöglichkeiten aufzeigen und eine klare Empfehlung für die aus Sicht des Teams bessere Variante abgeben.

Das Beurteilungsgremium beurteilte die präsentierten Studien und gab Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ab. Es wurde ursprünglich angestrebt, nach der 1. Zwischenbesprechung über den Erhalt oder Rückbau des Gebäudes zu entscheiden und alle Teams mit derselben Ausgangslage weiterplanen zu lassen. Die Studien haben jedoch gezeigt, dass der Umgang mit dem Bahnhofgebäude nicht primär denkmalpflegerisch oder wirtschaftlich, sondern vor allem städtebaulich begründet wurde. Das Beurteilungsgremium kam deshalb nach eingehender Diskussion zum Schluss, dass jedes Team auf seiner bevorzugten Variante (Erhalt oder Rückbau) weiterfahren sollte.

Die Empfehlungen zur Weiterbearbeitung wurde den Teams in Form von Protokollen zugestellt. Dabei wurde unterschieden zwischen allgemeinen Erkenntnissen, die allen Teams kommuniziert wurden, und projektspezifischen Erkenntnissen, die nur dem jeweiligen Team mitgeteilt wurden.

3.5. Vorprüfung zur 2. Zwischenbesprechung

Am 25. Juni 2018 wurden die Studien beim Projektsekretariat eingereicht und durch dieses vorgeprüft. Die Prüfung der Vorgaben zum Verkehr, Lärmschutz, zur nichtionisierenden Strahlung, zum Störfall und Klima sowie zu den Vorgaben der SBB Infrastruktur erfolgte durch die jeweiligen Expertinnen und Experten (gemäss Ziffer 2.4).

Gegenüber den Programmvorgaben wurden die folgenden Abweichungen festgestellt:

- Eine Studie hielt die Vorgaben zur maximalen Anzahl Vollgeschosse nicht ein.

- Eine Studie wies einen zu hohen Anteil an Nicht-Wohnnutzungen auf.
- Zwei Studien erfüllten die Vorgaben bezüglich Lärmschutz (Einhalten der Immissionsgrenzwerte) nicht vollumfänglich.
- Zwei Studien überschritten die Interessenslinie der SBB Infrastruktur.
- Eine Studie konnte den erforderlichen Bedarf an MIV-Parkplätzen nicht nachweisen. Der Bedarf an Veloabstellplätzen wurde von zwei Studien nicht vollumfänglich gedeckt.
- Keine der Studien konnte eine zufriedenstellende, normkonforme und behindertengerechte Lösung für die (mit dem Velo befahrbare) Personenunterführung und für die Bahnzugänge präsentieren.
- Die Parzellenstruktur auf der Südwestseite des Bahndamms wurde von keiner Studie vollumfänglich berücksichtigt. Eine Studie hat zudem das geforderte Nutzungsmass von 2.0 GFZo nicht erreicht.

3.6. 2. Zwischenbesprechung

Am 4. Juli 2018 fand die zweite Zwischenbesprechung in Form von Einzelgesprächen mit den Teams statt. Die Teams präsentierten ihre aufgrund der 1. Zwischenbesprechung weiterentwickelten Lösungsansätze zur Bebauung, Nutzung, Aussenraumgestaltung und Erschliessung des Planungssperimeters A, zur Personenunterführung, zur Adressbildung Bahnhof auf der Nordost- und Südwestseite des Bahndamms sowie zur Gestaltung der Strassenräume.

Das Beurteilungsgremium beurteilte die präsentierten Lösungsansätze und gab Empfehlungen zur Weiterbearbeitung ab, die den Teams in Form von Protokollen zugestellt wurden. Dabei wurde wiederum unterschieden zwischen allgemeinen Erkenntnissen, die allen Teams kommuniziert wurden, und projektspezifischen Erkenntnissen, die nur dem jeweiligen Team mitgeteilt wurden.

3.7. Vorprüfung der Schlussabgabe

Am 21. September 2018 wurden die Studien beim Projektsekretariat eingereicht und durch dieses vorgeprüft. Die Prüfung der Vorgaben zum Verkehr, Lärmschutz, zur nichtionisierenden Strahlung, zum Störfall und Klima sowie zu den Vorgaben der SBB Infrastruktur erfolgte durch die jeweiligen Expertinnen und Experten (gemäss Ziffer 2.4). Die Vorprüfung wurde schriftlich festgehalten.

3.7.1. Vorgaben

Die Vorprüfung der eingereichten Studien erfolgte nach den Vorgaben der SIA-Ordnung 143. Zur Beurteilung zugelassen werden nur Studien, die keine wesentlichen formellen Verstösse (Vollständigkeit der Unterlagen und Einhalten der fixen Rahmenbedingungen) aufweisen.

3.7.2. Formelle Vorprüfung

Alle Beiträge wurden rechtzeitig und in den wesentlichen Bestandteilen vollständig abgeliefert. Es wurden alle eingereichten Studien zur Beurteilung zugelassen.

3.7.3. Materielle Vorprüfung

Nebst einigen leichten Abweichungen gegenüber den Programmvorgaben wurden die folgenden wesentlichen materiellen Verstösse festgestellt:

- Zwei Studien haben die geforderte Bushaltestelle in den Plänen nicht aufgezeigt.
- Eine Studie hat die erforderliche Anzahl an Abstellplätzen für den motorisierten Verkehr und für Velos unterschritten.
- Bei zwei Studien konnte die in der Kennwerttabelle deklarierte Anzahl Abstellplätze in den Plänen flächenmässig nicht vollumfänglich nachgewiesen werden.
- Eine Studie wies einen zu hohen Anteil an Nicht-Wohnnutzungen auf.
- Eine Studie hat die Interessenslinie der SBB Infrastruktur nicht vollumfänglich eingehalten.
- Bei zwei Studien konnte die Behindertentauglichkeit der vorgeschlagenen Rampenlösung zur Personenunterführung aufgrund fehlender Angaben nicht abschliessend bewertet werden.

3.8. Schlusspräsentation

Anlässlich der Schlusspräsentation vom 27. September 2018 erhielten die Teams die Gelegenheit, ihre Studien zu präsentieren. Das Beurteilungsgremium konnte Verständnisfragen stellen.

4. Beurteilung

4.1. Beurteilungskriterien

Die Konzepte wurden nach folgenden, gegenüber dem Programm unveränderten Kriterien beurteilt (die Reihenfolge stellt keine Gewichtung dar):

Städtebau/Architektur

Städtebauliche Leitidee, Bezug des städtebaulichen Konzepts zu den bereits bebauten bzw. unbebauten Bereichen, Gesamtkonzept, Bezug zur Umgebung, Volumen- und Nutzungsanordnung, Identifikationspotenzial, Gebäude- und Wohnungstypologie, Qualität der Bahnunterführung und der SBB-Infrastruktur

Verkehr

Erschliessungslösung für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer, Anordnung der Parkierung für MIV und Velo, Funktionalität der Bahnunterführung und der Infrastrukturanlagen

Aussenraum

Gestaltung und Qualität der öffentlichen, gemeinschaftlichen und evt. privaten Aussenräume, Qualität der Zugangsanlagen zur Bahn, Gestaltung der Strassen- und Platzräume, Grünflächen, Funktionalität etc.

Wirtschaftlichkeit / Marktgerechtigkeit

Erfüllung der Vorgaben, optimales Verhältnis zwischen Hauptnutzfläche HNF und oberirdischen Geschossfläche GFo, Ökonomie der Gebäude, sowohl bei den Erstellungs- als auch bei den Betriebs- und Unterhaltskosten

4.2. Ablauf

Unter der Leitung des Vorsitzenden des Beurteilungsgremiums, Robert Braissant, wurden die Studien im Rahmen von zwei Rundgängen und einem Kontrollrundgang diskutiert. Das Beurteilungsgremium war vollständig anwesend und damit beschlussfähig.

4.3. Zulassung zur Beurteilung

Gestützt auf das Resultat der formellen Vorprüfung wurden alle Studien zur Beurteilung zugelassen (vgl. Ziff. 3.7.2).

4.4. 1. Rundgang

Im Rahmen des ersten Rundgangs beurteilten die Fachmitglieder, Expertinnen sowie Grundeigentümer die drei Studien mit Fokus auf die technischen Aspekte (Lärm, NIS, Störfall, SBB Infrastruktur) sowie auf die Frei- und Strassenräume. Im Rahmen einer offenen Diskussion wurden die Studien bezüglich der genannten Aspekte verglichen, ausführlich diskutiert und eine erste Beurteilung vorgenommen.

4.5. 2. Rundgang

Im Rahmen eines zweiten Rundgangs stellten die Fachmitglieder die Studien aus Sicht Städtebau und Architektur vor. Die Studien wurden in ihrer Gesamtheit im Plenum eingehend diskutiert und einander anhand der Beurteilungskriterien und unter Abwägung der Stärken und Schwächen gegenübergestellt. Aufgrund der Beratung wurde für den Planungssperimeter A die Studie vom Team Rolf Mühlethaler provisorisch als bester Beitrag bestimmt. Die Studie hat viele der Fragen und Aufgaben schlüssig und stichhaltig beantwortet und in seiner Gesamtheit am meisten überzeugt.

Für den Planungssperimeter B, die Gestaltung der Strassenräume, wurden die Studien vom Team Stauer & Hasler Architekten sowie vom Team Rolf Mühlethaler in den Kontrollrundgang mitgenommen. Beide Studien weisen eine solide und gute Bearbeitungstiefe sowie eine nachvollziehbare Differenzierung der Strassenräume und auf die Funktion abgestimmte Gestaltung der Strassenräume auf.

4.6. Kontrollrundgang

Im Kontrollrundgang wurde der provisorische Entscheid, die Studie des Teams Rolf Mühlethaler für den Planungssperimeter A zur Weiterbearbeitung zu empfehlen, erneut in den Raum gestellt, allfällige Bedenken und Vorbehalte abgeholt und diskutiert. Der Entscheid wurde bestätigt.

Die Strassenraumkonzepte der Teams Stauer & Hasler Architekten und Rolf Mühlethaler wurden einander erneut gegenübergestellt und insbesondere die Unterschiede in der Ausformulierung der Wengistrasse diskutiert. Das Beurteilungsgremium kam zum Schluss, auch für den Planungssperimeter B die Studie des Teams Rolf Mühlethaler zur Weiterbearbeitung zu empfehlen. Das Strassenraumkonzept wird als robust, stimmig und für ein Aussenquartier massstäblich bewertet. Das Konzept weist im Vergleich mit den anderen beiden Studien insbesondere im Bereich des Bahnhofsplatzes eine hohe Aussenraumqualität auf.

4.7. Beschlüsse

Die Fach- und Sachmitglieder mit Stimmrecht beschliessen einstimmig, die Studie des Teams Rolf Mühlethaler trotz der Abweichung von den Vorgaben zum Parkplatzbedarf, sowohl für den Planungssperimeter A als auch für den Planungssperimeter B zur Weiterbearbeitung und als Grundlage für die weiteren Planungsschritte zu empfehlen. Im Rahmen der Weiterbearbeitung sind die im Projektbescrieb genannten Stärken und Schwächen sowie die unter Ziff. 5 formulierten Empfehlungen zur Weiterbearbeitung zu berücksichtigen.

4.8. Würdigung

Alle Teams haben sich intensiv mit der sehr komplexen und umfassenden Aufgabenstellung und dem Ort «Westbahnhof» auseinandergesetzt. Die Hinweise aus den Zwischenbesprechungen wurden aufgenommen und in der Weiterbearbeitung sorgfältig umgesetzt. Alle Beiträge haben im Laufe des Verfahrens eine merkliche Weiterentwicklung erfahren und an Klarheit und Präzision gewonnen. Die unterschiedlichen konzeptionellen Ansätze haben sehr zur Klärung der stadträumlichen Fragen und des Entwicklungspotenzials an diesem Standort beigetragen. Dank den mutigen, visionären und sehr unterschiedlichen Ansätzen konnten die Massstäblichkeit und die ortsver-

trägliche Dichte der Bebauung an diesem Standort ausgelotet, sowie die Identität und die Funktion des Westbahnhofs und seiner Umgebung geschärft werden.

Gewürdigt wird insbesondere auch die sorgfältige Prüfung zum Umgang mit dem erhaltenswerten Bahnhofgebäude. Den Teams wird an dieser Stelle herzlich gedankt.

5. Empfehlung zur Weiterbearbeitung

Laut Beurteilungsgremium ist die zur Weiterbearbeitung empfohlene Studie des Teams Rolf Mühlethaler reif für die weitere Bearbeitung.

In der Weiterbearbeitung des Planungssperimeters A sollen folgende Aspekte und Fragen vertieft untersucht und geklärt werden:

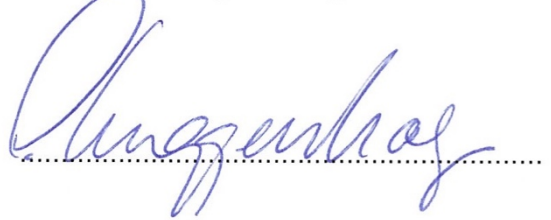
- Die Bemessung der nutzungsorientierten Abstellplätze für motorisierte Fahrzeuge und die Frage nach der Zweckmässigkeit der Anzahl öffentlicher Parkfelder und der Park+Rail-Parkierung an diesem Standort gilt es zukunftsorientiert aufzunehmen (z.B. die Prüfung von Synergien durch Mehrfachnutzungen).
- Die Erhöhung der Anzahl Veloabstellplätze.
- Die liegende, respektive horizontale Fassadengliederung ist vor dem Hintergrund eines urbaneren Erscheinungsbilds zu überprüfen.
- Der Standort einer allfälligen Bushaltestelle.
- Die Lage der Zufahrt zum neuen Parking in Abstimmung mit dem künftigen Verkehrsregime und mit der Anlieferung zur Firma Glutz AG. Eine Zufahrt ab der Obachstrasse ist zu prüfen.
- Die Anforderungen an die Langsamverkehrsverbindung unter Berücksichtigung des künftigen Verkehrsregimes und der bestehenden Velounterführung an der Segetzstrasse: Es ist zu definieren, ob die Personenunterführung für Velos befahr- oder bestossbar sein soll. Auf jeden Fall muss die SN-Normkonformität gewährleistet sein.
- Etappierung: Im Hinblick auf die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes und den Zeitplan der SBB, dieses bis Ende 2023 umzusetzen, muss die neue Langsamverkehrsverbindung mit den Bahnzugängen als 1. Priorität umgesetzt werden. Nach Klärung der Anforderungen an die Langsamverkehrsverbindung braucht es eine baulich-technische Studie, welche die Basis für das Vorprojekt bildet.
- Die rechtliche Situation bezüglich nichtionisierender Strahlung.
- Die Lärmschutzsituation in Form eines Lärmgutachtens (Stufe Vorprojekt / Bauprojekt).
- Die Altlasten- und Baugrundsituation bei einem Teilrückbau des Damms und im Bereich der Personenunterführung.

6. Genehmigung und Unterzeichnung

Der vorliegende Bericht wurde am 5. November 2018 durch die stimmberechtigten Mitglieder des Beurteilungsgremiums und den im Perimeter liegenden Grundeigentümer genehmigt:

6.1. Für die Sachmitglieder

Andrea Lenggenhager



Susanne Zenker

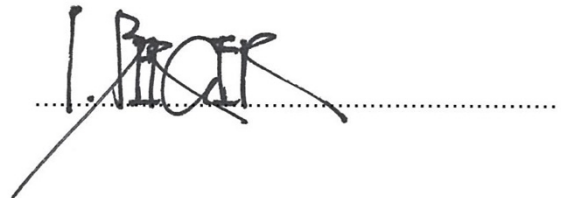


6.2. Für die Fachmitglieder

Robert Braissant



Peter Berger

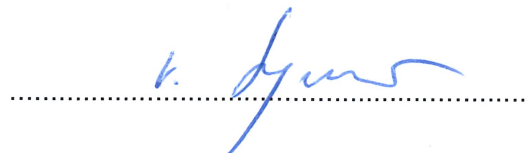


Simone Hänggi



6.3. Grundeigentümer

Philipp Von Segesser



7. Anhang: Projektwürdigungen

Die Pläne sind genordet, verkleinert und nicht massstäblich dargestellt.

Team Rolf Mühlethaler Architekt, Bern



Abb. 2 Modell der Studie des Teams Rolf Mühlethaler Architekt.

Städtebau

Das städtebauliche Konzept wird vom Bahnhof aus entwickelt: als geschichtliche Setzung mit seiner Ausrichtung auf die Westbahnhofstrasse wird er respektiert, als Ort im Stadtgefüge wird er stabilisiert und gestärkt. Das bestehende Bahnhofsgebäude bleibt erhalten und erhält auf diese Weise seinen historischen Stellenwert zurück.

Flankiert wird das Bahnhofsgebäude von zwei mächtigen Bauvolumen. Das Gebäude Nordwest umfasst sechs Vollgeschosse, das Gebäude Südost fünf Vollgeschosse. Zusammen mit dem Bahnhofsgebäude mit seinen beiden seitlichen Pavillons bilden sie einen stimmigen Bahnhofplatz. Die Gestaltung mit Bodenbelag und Beleuchtung wird gut darauf abgestimmt. Die Höhe der Gebäude wurde im Vergleich zur Zwischenbesprechung um ein Geschoss reduziert, so dass jetzt ein zwar immer noch sehr dichtes, aber in den Grössenverhältnissen stimmigeres Ensemble entsteht. Die Reduktion der Höhe verbessert zudem die Belichtung der Poststrasse und das hierarchische Verhältnis zum Landi-Turm. Der Baukörper im Nordwesten mit seiner schlanken Seitenfassade stellt eine gute, massvolle Reaktion auf die geplante Nachbarbebauung (Gestaltungsplan Westbahnhofquartier) dar.



Abb. 3 Schnitt: Ansicht Poststrasse

Die Personenunterführung an bestehender Lage hat einen grosszügigen Treppenaufgang im Norden. Die Rampe ist in das südöstliche Gebäude integriert. Mit einem Fussweg wird sie an die Obachstrasse weitergeführt. Die Durchlässigkeit in die Quartiere südwestlich des Bahndamms ist mit mehreren Zugangswegen sichergestellt. Der Damm auf der Südwestseite wird teilweise rückgebaut. So entsteht vor dem südwestlichen Bahnhofszugang ein angemessener Vorplatz. Hier muss auf allfällige Altlasten und Baugrundstabilisierungen geachtet werden. Treppe und Rampe sind gedeckt unter dem Perrondach.

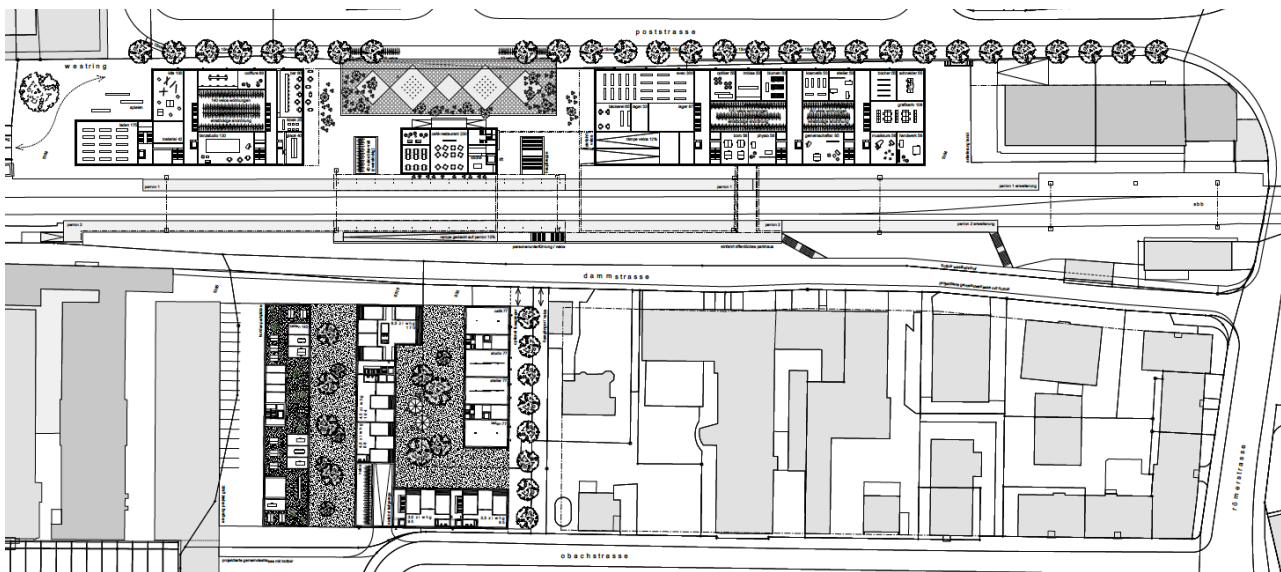


Abb. 4 Situation Erdgeschoss

Architektur und Nutzungskonzept

Im Bahnhofsgebäude wird das dreiteilige Portal wiederhergestellt. Die Nutzung im EG und OG muss der städtebaulichen Lage entsprechen und zwingend öffentlich sein (z.B. Café/Restaurant im EG, Sitzungscluster im OG).

Die beiden neuen Gebäudevolumen sind in ihrer Erscheinung ruhig. Die liegenden Proportionen der Fassadengliederung sind einem urbanen Erscheinungsbild nicht förderlich. In beiden Neubauvolumen kann dank der Überhöhe des EG und auch der OG auf Nutzungsänderungen besser reagiert werden. Im EG sind öffentliche Nutzungen und Veloabstellräume im Kernbereich vorgesehen.



Abb. 5 Schnitt: Ansicht aus Südwesten

Die beiden Neubauvolumen reagieren als Hofgebäude mit architektonischen und nicht mit technischen Mitteln auf die Lärmsituation. Die Grundrisse sind klar zoniert, sowohl im EG, OG, als auch im UG. Die Erschliessung der Wohnungen mittels Laubengängen und Verandas zur gemeinschaftlichen Nutzung ist stimmig. Erschliessung, Küche und Bad sind gegen die Höfe ausgerichtet, das Wohnen gegen Süden. Die Belüftung geschieht über den Hof. Ungewöhnlich untiefe Grundrisse mit Durchwohnen und Alkoven lassen eine standortgerechte Typologie und hohe Wohnqualität

erwarten. Die Höfe entsprechen der Norm für Belichtung und Belüftung. Der Wohnungsmix wird erfüllt, lässt aber auch genügend Spielraum offen für diesbezügliche Veränderungen.

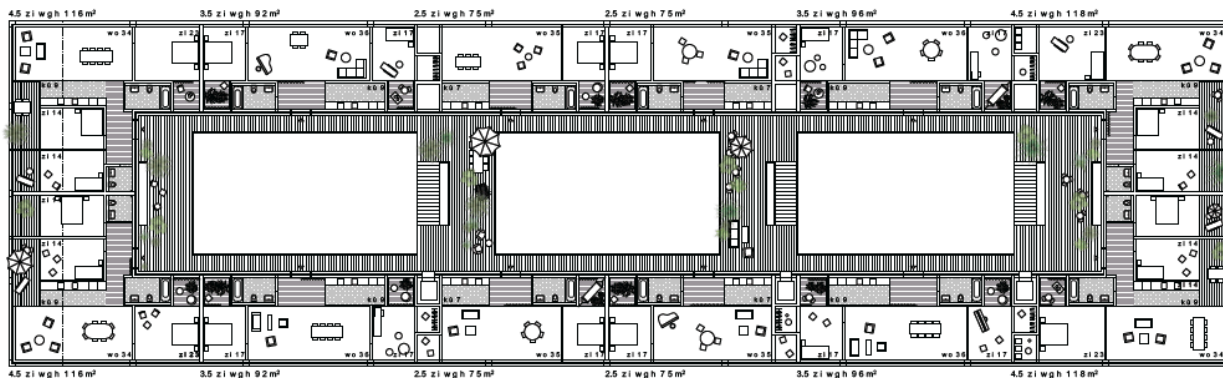


Abb. 6 Wohnungslayout Hofgebäude

Der Eingang für das Parking befindet sich auf gleicher Höhe wie die Personenunterführung. Die Situation ist im Hinblick auf die künftige Entwicklung im Obach- und Weitblickquartier grosszügig ausgestaltet. Das Parking ist auf zwei Untergeschossen organisiert.

Trotz der im Vergleich zu den anderen Projekten niedrigster BGF lässt das Projekt dank hoher Qualität und klarem, einfachem Konzept eine angemessene Wirtschaftlichkeit erwarten. Es wurde das Optimum, nicht das Maximum gesucht.

Fazit

Das Projekt hat sich aus städtebaulich-architektonischer Sicht gut weiterentwickelt. Es wurde verantwortungsvoll, sorgfältig, subtil und ortsverträglich gearbeitet. Es wurde ein Wohntypus entwickelt, der an einem Bahnhof plausibel ist. Die Zugangssituationen wurden beidseitig angemessen gelöst. Die Etappierbarkeit ist gut. Insgesamt ist das Konzept klar, das Projekt selbstverständlich und einfach im positiven Sinn.

Erschliessung und Parkierung

Die Personenunterführung mit der breiten Treppe in direkter Verbindungsachse und der seitlich angeordneten Rampe (Fussverkehr, bestossbar für Velos) sowie die Positionierung des Lifts zeichnet sich durch Einfachheit und Funktionalität aus. Der Passageraum auf Ebene Dammstrasse ist offen und durch bauliche Elemente und die Setzung des Treppenaufgangs zum Perron Südwest grosszügig und klar strukturiert. Ebenso präsentiert sich die Verbindungsachse auf der Seite Bahnhofplatz logisch und ermöglicht sehr direkte Wegbeziehungen, auch mit vergleichsweise kurzen Wegen zu den Perrons.

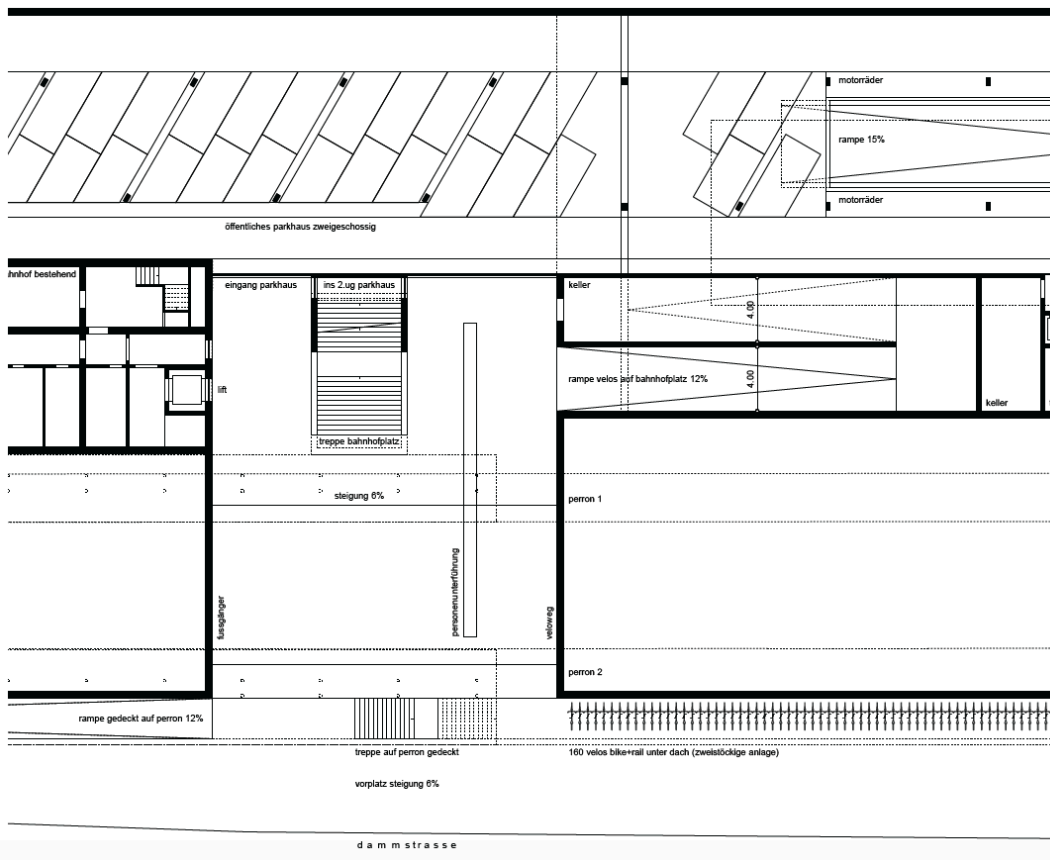


Abb. 7 Situation Personenunterführung

Die Zufahrt in das Parking erfolgt über die Beziehung Römerstrasse – Dammstrasse. Die Dammstrasse wird mit beidseitigen Trottoirs und im Bereich der Erschliessung Parking und der Passage für den Fuss- und Veloverkehr mit einem breiten Vorplatz versehen. Für den Fuss- und Veloverkehr besteht eine Durchlässigkeit zwischen Dammstrasse und Obachstrasse über eine primäre und direkte Wegverbindung sowie sekundär über die Aussenräume der künftigen baulichen Entwicklung in diesem Bereich. Das Parking ist zweigeschossig konzipiert, die Verkehrsführung und die Parkierungsanordnung sind funktional. Die Kapazität von 220 Parkfeldern deckt die Bedarfvorgaben für die öffentlich zugänglichen Parkfelder gemäss Programm ab. Darüber hinaus ist praktisch keine nutzungsbezogene Parkierung berücksichtigt. Diese würde ein weiteres Parkinggeschoss bedingen. Der weitgehende Verzicht auf direkte nutzungsbezogene Parkfelder an diesem gut mit dem ÖV erschlossenen Ort ist ein Postulat der Projektverfasser.

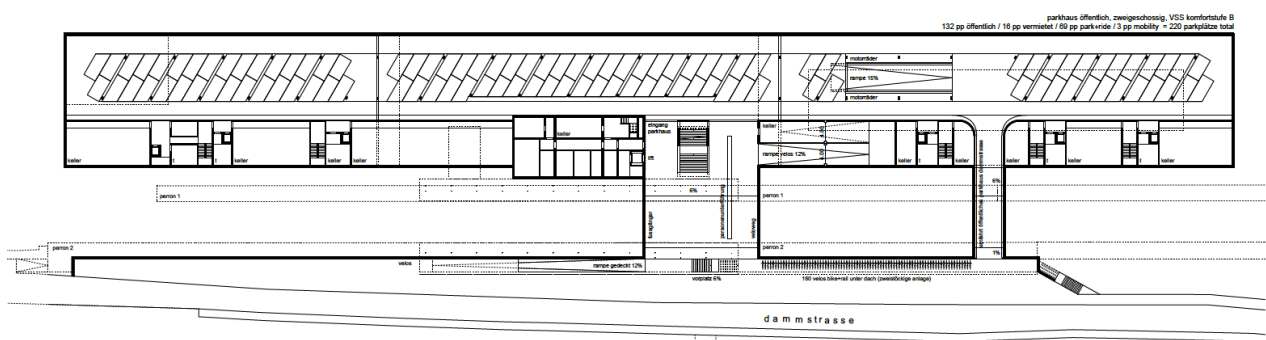


Abb. 8 Untergeschoss

Die Bike+Rail-Plätze sind schwergewichtig entlang der Dammstrasse angrenzend an die Passage angeordnet, sowie auf dem Bahnhofplatz in einem Nebengebäude zum Bahnhof.

Die Konzeption zur Verkehrsführung und die Gestaltung des Strassenraumes im Westringquartier stellen einen für die weitergehende Konkretisierung geeigneten Ansatz dar.

Fazit

Das Projekt ist aus verkehrsplanerischer Sicht sorgfältig entwickelt und in Bezug auf die Funktionalität und den Ortsbezug stimmig. Eine offene Frage, aber auch ein diskussionswürdiger Ansatz, stellt die Bemessung der nutzungsbezogenen Autoparkierung dar. Diese Frage sollte im weiteren Planungsprozess zukunftsorientiert aufgenommen und auf die Frage nach der Zweckmässigkeit der Anzahl öffentlicher Parkfelder und namentlich auch der an diesem Standort fraglichen Park + Rail Parkierung ausgedehnt werden.

Das Strassennetz im Westringquartier weist klar differenzierte Ausprägungen auf: Die Poststrasse als Fahrachse, die Westbahnhof- und die Wengistrasse mit Priorität für den Fuss- und Veloverkehr.

Frei- und Strassenräume

Die vorgeschlagenen Bauvolumen generieren einen Bahnhofplatz von angemessener Grösse, welcher, dank seiner offenen Ausgestaltung, ein vielseitig nutzbarer öffentlicher Raum darstellt.

Die Strassenräume sind auf Grundlage des Verkehrsregimes und der Nutzungsanforderung differenziert ausgestaltet. Die Konzeption der Verkehrsführung ist stimmig und die Ausgestaltung überzeugt in ihrer feinen Justierung.

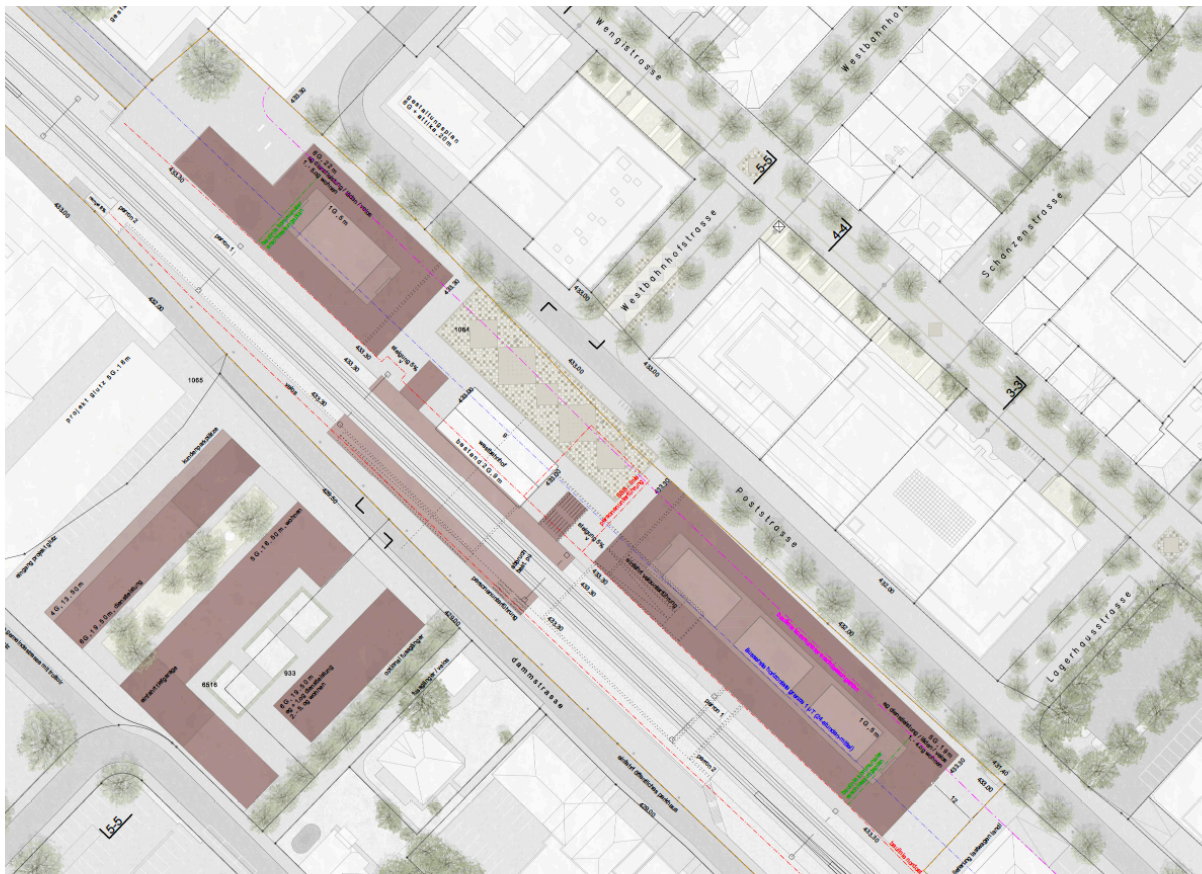


Abb. 9 Situation mit Strassenräumen

Die Fahrgasse der Wengistrasse wird leicht verschoben, um ausgewogene Randbereiche zu erhalten. Die teils privaten Vorzonen werden über die Materialisierung zusammengefasst. Die Strasse bleibt als solche über die Versteinigung ablesbar. Die Ausgestaltung überzeugt in ihrer ortsspezifischen Massstäblichkeit und ihrer Veränderbarkeit. Dagegen wirken die Mosaik Pflasterklinker auf dem Bahnhofplatz und bei den Strassen ortsfremd.

Die netzartige Anbindung des Bahnhofs auf der Südwestseite wird begrüsst, da sie eine gute Auffindbarkeit verspricht. Auch auf dieser Seite des Bahndamms wirken die öffentlichen Räume angenehm proportioniert. Die Hoftypologie schafft im Innern spannende gemeinschaftliche Aussenräume.

Fazit

Der Vorschlag generiert gut proportionierte öffentliche Räume, welche in ihrer klassischen Ausprägung überzeugen.

Team Stauer & Hasler Architekten, Frauenfeld


Abb. 10 Modell Studie Team Stauer & Hasler Architekten AG

Städtebau

Das städtebauliche Konzept interpretiert den Bahnhof neu. Anstelle des bestehenden Bahnhofsgebäudes schlagen die Projektverfassenden ein ikonenhaftes Bauwerk vor, das an der Stadtkante den Übergang von der Neustadt in die Altstadt mit einer intuitiv geführten Verbindungsbewegung (Bogenrampe) akzentuiert. In der Achse der Westbahnhofstrasse setzt es ein Zeichen für die Verbindung Amtshausplatz-Westquartier. Die Aussenräume sind gut proportioniert, aber wohl eher zu gross, um sie alle mit Leben zu füllen.

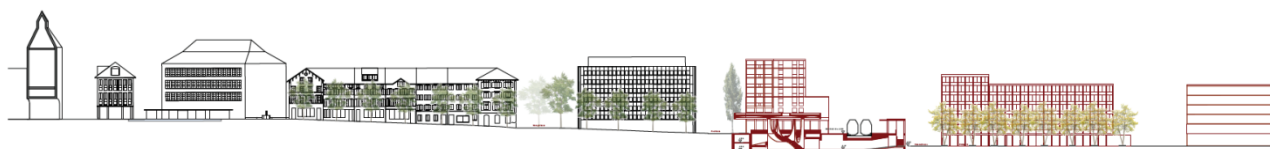


Abb. 11 Schnitt Achse Amtshausplatz – Personenunterführung – Obachquartier

Die «Rondelle» lässt sich als architektonisch und städtebaulich extravagantes Objekt nicht rein infrastrukturell begründen, es setzt ein Zeichen im städtischen Gewebe. Das Konzept mit Rampe, Treppe und Lift ist in der Überarbeitung stärker geworden. Die Elemente sind folgerichtig an einem Ort konzentriert. Zudem stellt sich die Frage, ob es an diesem Ort eine architektonische Inszenierung dieses Massstabs braucht. Hat der Ort genügend starke Zentrumsfunktionen, um eine solche Geste zu rechtfertigen? Im Vergleich zur präzisen räumlichen Vorstellung der Unterführung Seite Westbahnhofstrasse fehlt diese etwas an der Seite Dammstrasse, wo reine funktionale Überlegungen den Ort unter den Gleisen bestimmen.

Zwei neue Baukörper flankieren den Bahnhof. An beiden Stirnseiten reagieren die Neubauvolumen angemessen auf das Landi-Gebäude und den „Square“. Das Perrondach von Gleis 1 ist in die Gebäude integriert. Die Frage, ob dies zulässig ist, kann noch nicht schlüssig beantwortet werden.

Auf der Südwestseite entsteht ein Dammgebäude als Empfangsgeste. Hier ist der Einbau von Velo-PP oder ev. ein kleines Kaffee im Hinblick auf künftige Entwicklung vorgesehen (analog Stadt-

bahn Wien). Die sogenannte Glutzpassage bildet einen Begegnungsraum. Der Glutzplatz ist ein funktioneller Platz für die Anlieferung.

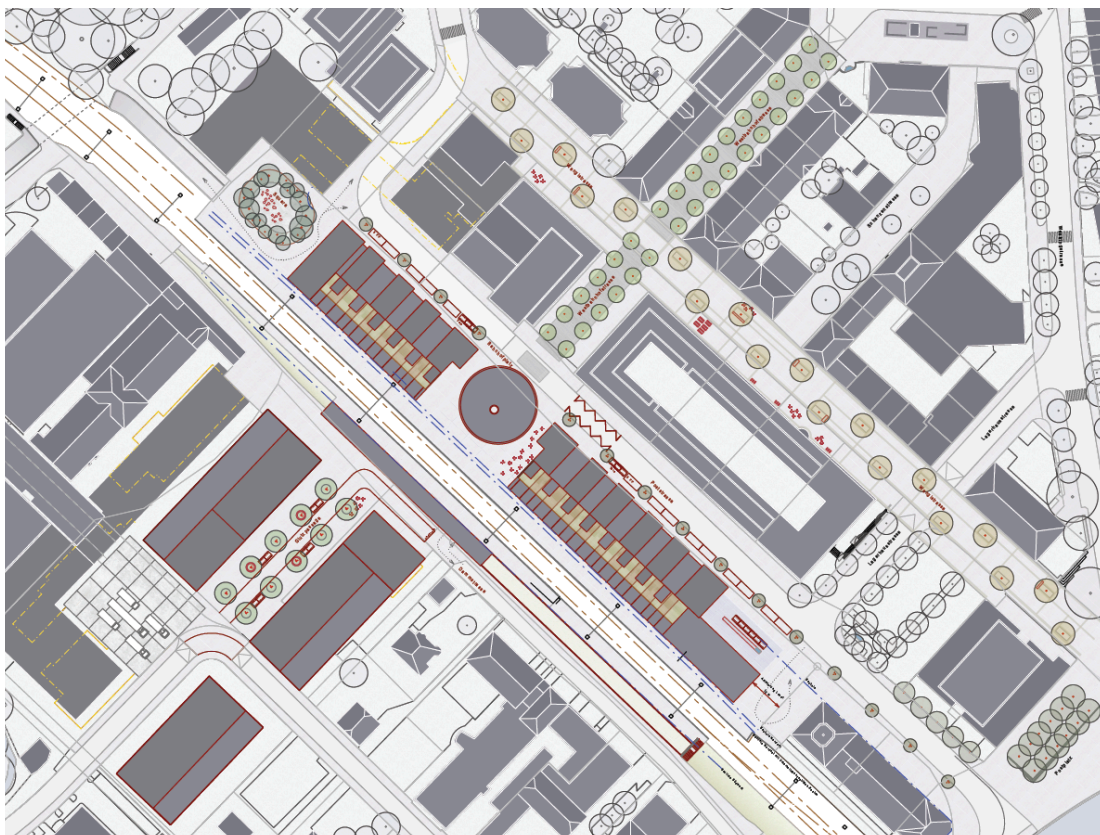


Abb. 12 Situation Neubauten und Strassenräume

Architektur und Nutzungskonzept

Die vorgeschlagenen Konzepte zum Wohnen in der Stadt sind mit ihrer zweiseitigen Orientierung, den attraktiven Aussenraumkonzepten und Raumverschränkungen ausgesprochen interessant, lassen aber wegen ihrer spezifischen Ausprägung nur wenig Spielraum für andere Interpretationen im Verlauf der bevorstehenden Planungsgeschichte. Es wird fast die Bearbeitungstiefe eines Projektwettbewerbs erreicht, was nicht stufengerecht ist. Die heute bekannten Nutzungsanforderungen sind zu wenig präzisiert, um sich jetzt schon auf eine Wohntypologie zu fokussieren.

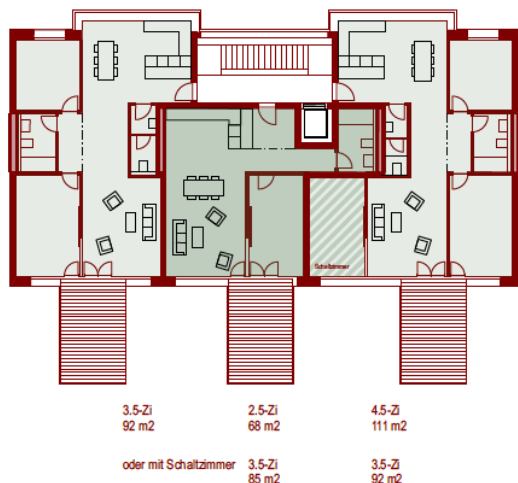


Abb. 13 Wohnungslayout

Das Dienstleistungsobergeschoss dagegen wirkt noch zu stark als Schema. Wie Belichtung und Erschliessung gelöst werden bleibt unklar, eine andere Nutzung ist kaum vorstellbar.

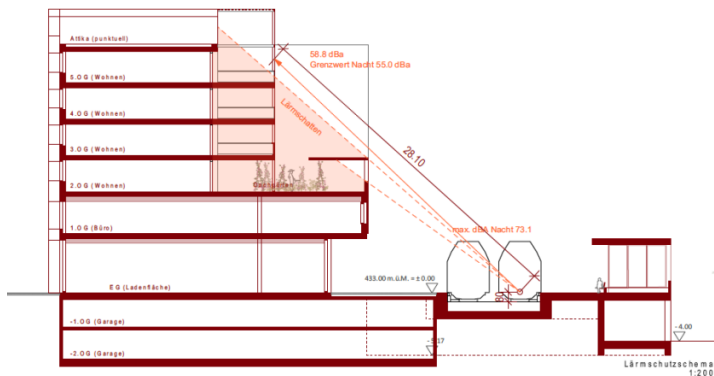


Abb. 14 Nutzungsanordnung pro Geschoss und Lärmschutzschema

Fazit

Das Projekt stellt einen selbstbewussten, spannenden Beitrag zur gestellten Aufgabe dar. Die Qualitäten liegen in der Zeichenhaftigkeit der Umsteigefunktionen, der Idee einer baulich präzisierten Stadtkante auf Seite Dammstrasse und der detailliert dargestellten hohen Wohnqualität der Wohnungen.

Auf der anderen Seite stellen die vorgeschlagenen Gebäudetypologien einen zu wenig stufengerechten Vorschlag für die gestellte Aufgabe dar und weisen für die Volumen eine zu geringe Nutzungsflexibilität auf.

Erschliessung und Parkierung

Das herausragende Merkmal der Personenunterführung ist die interessant konzipierte Rondelle mit Bogenrampe, Treppe und Lift. Die Rampe erfüllt die funktionalen Anforderungen mit der vorgesehenen Breite von 5 m und ist grundsätzlich mit Velos befahrbar. Für Fussgänger und behinderte Personen ist sie jedoch nicht sehr nutzerfreundlich. Die Anlage ist bezogen auf den Massstab des Bahnhofplatzes raumgreifend und ist auch auf UG-Niveau als Halle grosszügig dimensioniert. Gegenüber dieser Grosszügigkeit erscheint die markante Einschnürung der Passage gegen die Dammstrasse hin nicht plausibel. In dieser beengten Situation und im Zusammenwirken mit den seitlichen Rampen- und Treppenaufgängen zum Perron sind zwischen Fuss- und Veloverkehr Friktionen zu erwarten.

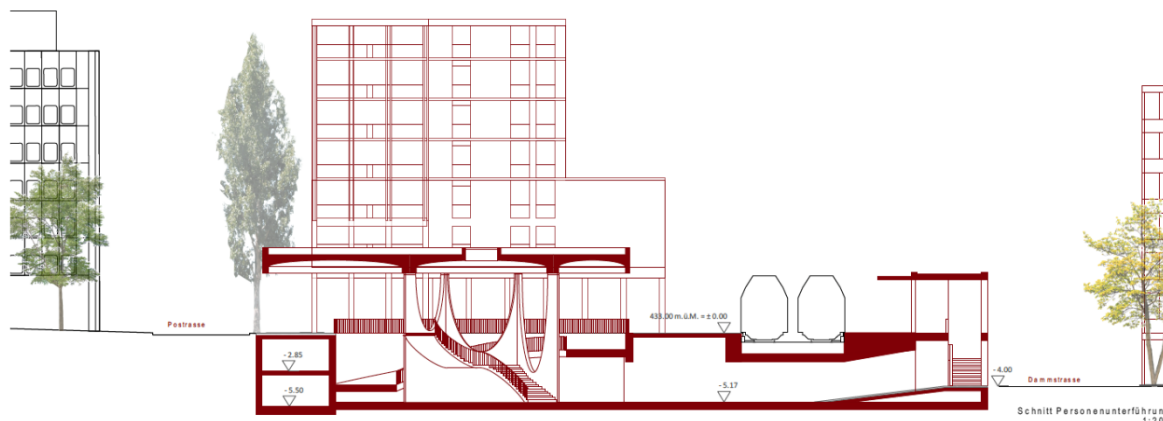


Abb. 15 Schnitt Bogenrampe und Personenunterführung

Das zweigeschossige Parking wird im 2. UG über die Dammstrasse mit Zufahrt ab der Römerstrasse erschlossen. Die Dammstrasse ist im Zufahrtbereich mit einseitigem Trottoir ausgestattet. Nach der Parkingeinfahrt wird sie zu einer Fuss- und Veloverkehrsachse mit Anbindung an die Obachstrasse, als grosszügige und logische Verbindungsachse. Die Anzahl PW-Parkfelder ist auf die Vorgaben ausgelegt. Die überdeckte Bike+Rail-Parkierung mit den geforderten 200 Plätzen ist ausschliesslich auf Seite Dammstrasse angeordnet.

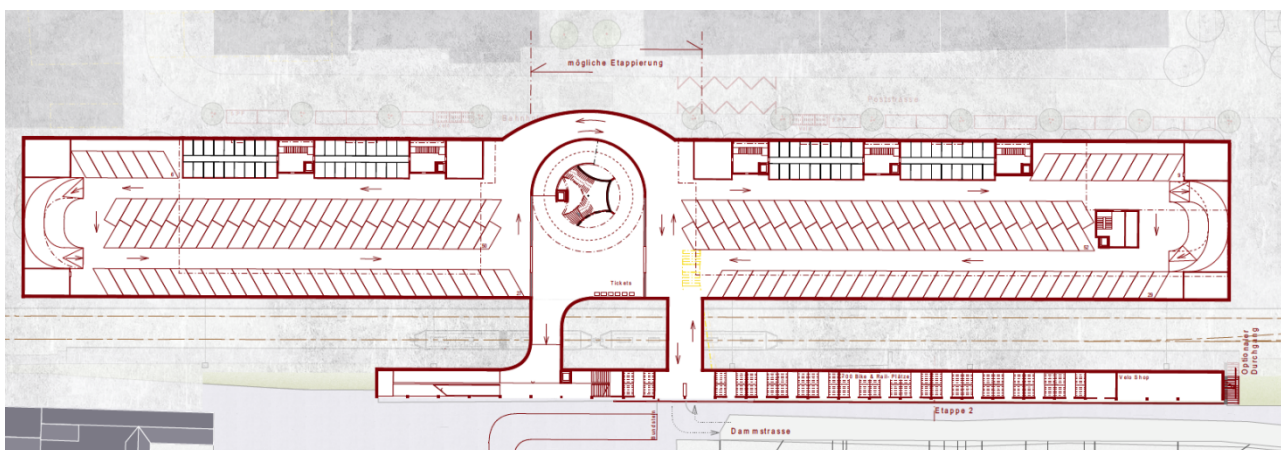


Abb. 16 Situation Untergeschoss

Das Erschliessungsnetz auf Seite Westringquartier ist klar strukturiert und die einzelnen Achsen weisen entsprechend ihrer jeweiligen Funktion deutlich differenzierte Strassenräume auf. Die Idee der mittigen Bewegungsachse für den Fuss- und Veloverkehr auf der Westbahnhofstrasse ist interessant. Ob dies im Zusammenwirken mit der Busführung und in Anbetracht der Tendenz des Fussverkehrs, sich eher im geschützten Seitenbereich und entlang von Fassaden / Schaufenstern zu bewegen, tatsächlich angenommen wird, ist aber fraglich.

Fazit

Das Projekt ist aus verkehrsplanerischer Sicht funktional und weist verschiedene gut entwickelte Elemente auf, insbesondere auch im Umgang mit den ortsspezifisch ausgeprägten Strassenräumen. Bezüglich der Konzeption der Personenunterführung bestehen Fragezeichen, namentlich zur optimalen Eignung der Bogenrampe und der Verbindung zur Dammstrasse.

Frei- und Strassenräume

Die Setzung der Gebäude schafft einen Bahnhofplatz, welcher stark durch das neue Bahnhofsgebäude belegt wird. Der Platz wirkt daher in der Situation eher beengt und als Randzone. Dagegen scheinen die zwei seitlichen Plätze im Stadtgefüge eher zu gross (vgl. auch Abb. 12).

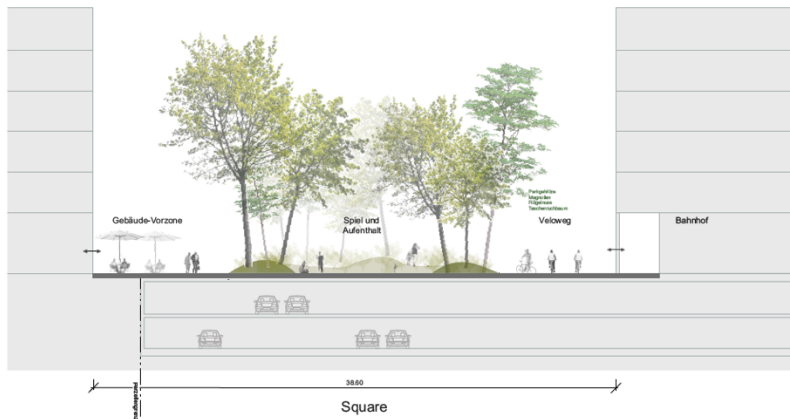


Abb. 17 Square (Platz nordwestlich der neuen Baukörper)

Das Projekt schlägt Strassenräume vor, welche in der Baumwahl und die Materialisierung differenziert auf die unterschiedlichen Nutzungsbedürfnisse eingehen. Auf der Westbahnhofstrasse entsteht so eine ansprechende Abfolge von Strassenräumen.

Die Wengistrasse wird als Promenade von Fassade zu Fassade ausgebildet. Dieser Ansatz ist spannend und in seiner stringenten Umsetzung überzeugend. Der vorgeschlagene Stadtraum scheint aber schliesslich doch eher in eine Fussgängerzone als in die Vorstadt zu passen. Bei der Westbahnhofstrasse wird die Bewegungsachse in die Mitte verlegt: Es soll eine von den Erdgeschossnutzungen belebte Randzone entstehen. Dies wirft da Fragen auf, wo es Hochparterre-Situationen ohne Bezug zur Strasse gibt.

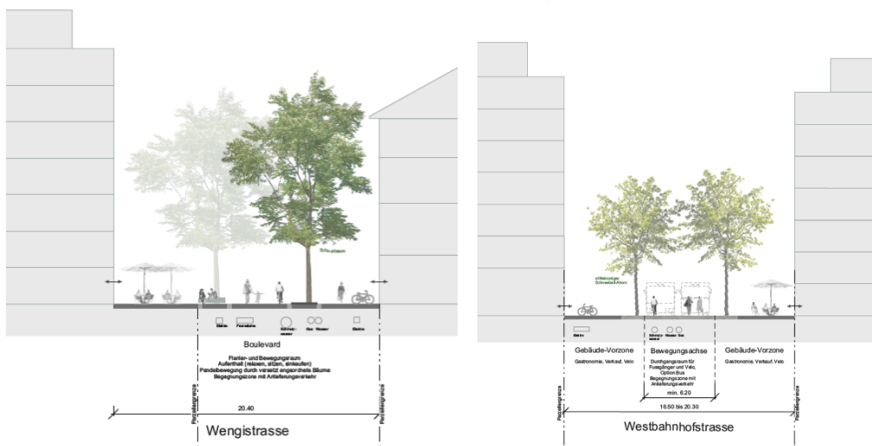


Abb. 18 Schnitte Wengistrasse und Westbahnhofstrasse

Fazit

Es handelt sich um ein sorgfältig ausgearbeitetes Freiraumkonzept, das vielseitige öffentliche Freiräume generiert. Das Konzept stützt sich stark auf eine hohe Nutzung des öffentlichen Raumes und vermag diesbezüglich zu wenig Flexibilität aufzuzeigen.

Team Flury & Rudolf Architekten, Solothurn

Abb. 19 Modell Studie Team Flury und Rudolf Architekten

Städtebau

Zentrales Anliegen des städtebaulichen Konzepts ist die räumliche Anbindung der Weststadt an das Stadtzentrum und die Altstadt. Der bestehende Bahnhof wird abgerissen und durch einen verbindenden, zweigeschossigen Platz als neues und zeitgemässes Zeichen ersetzt. Der Bahnhof wird von den Projektverfassenden nicht als Bauwerk, sondern als Verknüpfung von Wegen verstanden. Dem Westbahnhofplatz kommt in dieser Strategie die Rolle einer horizontalen stadträumlichen Verschränkung der beiden Achsen und einer vertikalen Verknüpfung zur Überwindung der Höhendifferenz an der Stadtkante zu. Ein grossmassstäbliches transparentes Dach markiert diesen übergeordneten Ort im städtebaulichen Gefüge.

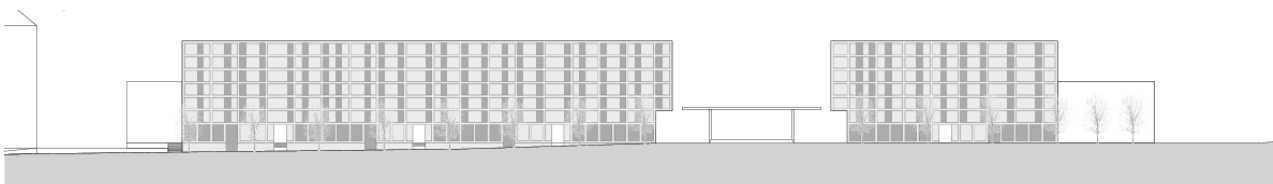


Abb. 20 Ansicht Poststrasse

Trotz dieser beinahe überdimensionierten Geste bleibt die Identität des Bahnhofplatzes unklar. Der zeichenhaften Qualität dieses Ortes wird die räumliche geopfert. Die Definition des Bahnhofplatzes als Raum bleibt unklar, zu wenig präzise und vor allem zu beengt. Das Dach ist entweder zu gross oder der Platz zu klein dimensioniert.

Die grosszügige Personenunterführung schafft einen attraktiven und hindernisfreien Zugang zu den Gleisen. Die präzise Lage, die Klärung der Normkonformität und die gestalterische Ausbildung der Z-förmigen Rampe bedarf noch weiterer Ausarbeitung.

Architektur und Nutzungskonzept

Die Neubauvolumen setzen sich aus zwei Längsriegeln zusammen, die im Nordosten (strassenseitig) höher und im Südwesten (gleisseitig) tiefer sind. Die Traufkante an der Poststrasse ist zu hoch; sie sollte sich auf die Traufkante des gegenüberliegenden Hauses und nicht auf das Attika beziehen.

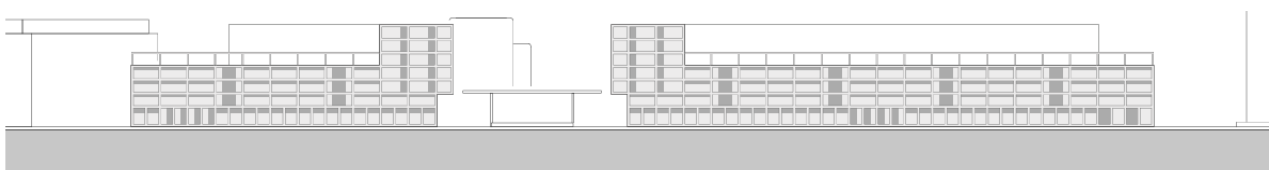


Abb. 21 Ansicht Perron

Die schmalen Baukörper lösen den Lärmschutz konzeptionell und nicht mittels technischer Mittel. Zudem gewährleisten sie eine gute Belichtung und Sicht trotz der beengt wirkenden Hofsituation. Zum Landi-Turm und gegen Nordwesten hin treten die niedrigeren Baukörper durch ihre Verlängerung über den höheren Baukörper hinaus, ihr Abschluss muss noch präzisiert werden.

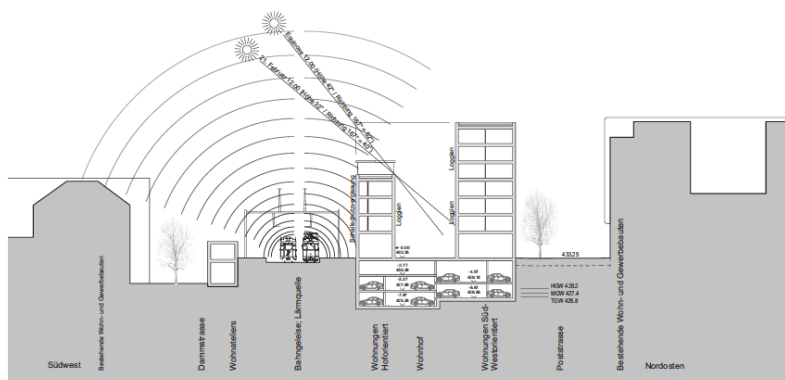


Abb. 22 Lärmschutzschema

Die Wohnungen in der nördlichen Zeile sind doppelschichtig, in der südlichen Zeile sind sie einschichtig. Die innenliegenden Aussenzimmer resp. Loggien der Wohnungen sind auf den Hofraum orientiert und sind eine angemessene Antwort auf die Lärmsituation an diesem Ort. Die Fassade

zur Poststrasse weist stehende Fenster, die Fassade zum Perron z.T. hochliegende Fenster mit schallabsorbierenden Füllelementen auf. Die Fassade zum Innenhof ist mit Holzelementen gestaltet.

Die Wohnungen sind ab Poststrasse mit drei Durchgängen in den Innenhof erschlossen. Der Wohnhof ist als gemeinschaftlicher, räumlich mit der Stadt verknüpfter Erschliessungsraum gestaltet. Im stadtseitigen EG sind gewerbliche Nutzungen vorgesehen, im bahnseitigen EG sind Gemeinschaftsnutzungen und Veloräume untergebracht. Entlang der Dammstrasse sind Wohnateliere und kleingewerbliche Nutzungen angeordnet.

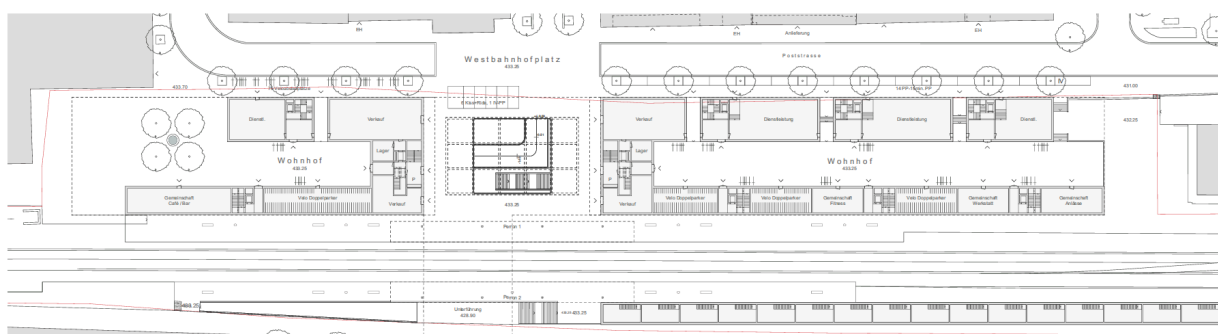


Abb. 23 Situation Erdgeschoss

Die Effizienz der schmalen Gebäudeteile wird als schwierig beurteilt, die vielen Erschliessungsflächen für schmale Zweispänner-Wohnungen erscheinen unangemessen. Die Grundtypologie ist robust.



Abb. 24 Grundrisse 2. und 3. Obergeschoss

Die Etappierung überzeugt.

Fazit

Das Projekt ist sehr sorgfältig bearbeitet. Fuss- und Veloverkehr sind sehr gut gelöst. Die Personenunterführung ist einfach und überzeugend. Eventuell müsste die Rampe noch breiter werden. Ob die angestrebte stadträumliche Verbindung beider Quartiere als Genius Loci allerdings funktioniert, konnte nicht abschliessend beantwortet werden.

Erschliessung und Parkierung

Das Projekt zeichnet sich durch eine offen, grosszügig dimensionierte Personenunterführung mit integrierter Velostation auf. Ein prägendes Element ist die Z-Rampe mit einer Breite von 5 m, welche grundsätzlich für Velos befahrbar konzipiert ist. Die Treppe ist quer zur Verbindungsachse angelegt und tariert so quasi zwischen Stadtteilverbindung und direktem Perronzugang aus. Die im Grundriss grosszügige Anlage wirkt im Bereich Rampe und Treppe räumlich recht komplex und verwinkelt, was sich möglicherweise auch nachteilig auf die Durchlichtung auswirkt. Der Zugang zum Lift ist etwas eng und nicht optimal auffindbar.

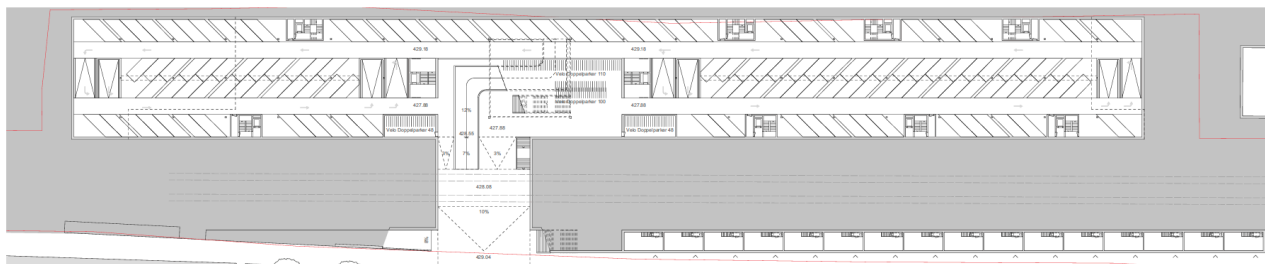


Abb. 25 Situation Untergeschoss

Die Erschliessung des Parkings erfolgt über die Obachstrasse. Die Zufahrt ist gegenüber der Alternativzufahrt über die Römerstrasse-Dammstrasse rund 300 m kürzer, tangiert den aarenahen Quartierraum nicht und trägt zu einer klaren Trennung zwischen der Parkingerschliessungen Westringquartier und Obachquartier bei. Die Parking-Zufahrt taucht ab der Obachstrasse über eine Rampe auf UG-Niveau unter dem Platz zwischen Obachstrasse und Dammstrasse hindurch. Die Lösung bedingt baulichen Aufwand und schafft sowohl Abhängigkeiten als auch mögliche Synergien zur Arealentwicklung im Obachquartier. Am Knoten Obachstrasse überlagert sich der Parking-Verkehr mit dem Quartierverkehr und der Erschliessung des Glutz-Areals (Es besteht ein Konflikt zwischen der Einfahrt zum Parking und der LKW-Zufahrt zum Areal Glutz). Dies ist verkehrstechnisch lösbar. Das Parking liegt entsprechend ab der Innenstadt ebene auf Niveau UG 2 und 3 bzw. gegen die Poststrasse hin um ein Halbgesschoss erhöht.

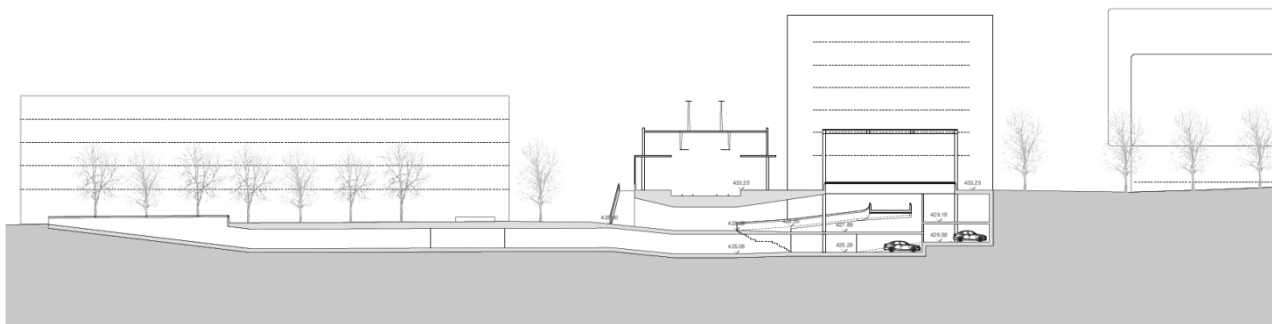


Abb. 26 Schnitt: Organisation Unter- und Zwischengeschoss

Die innere Organisation des Parkings ist funktional und die Kapazität entspricht den Vorgaben. Das Bike+ Rail ist zentral auf Ebene Personenunterführung gut gelöst. Die Stadtteilverbindung über die Personenunterführung wird auf Seite Obach in direkter Achse prominent weitergeführt. Im Westringquartier sind die Poststrasse, Wengistrasse und die Westbahnhofstrasse verkehrsplanerisch stimmig konzipiert. Die Poststrasse wird im Bereich Bahnhofplatz in den Platz überführt. Gemessen an diesem an sich stimmigen Prinzip (allerdings Vorbehalt Anforderungen BehiG) ist der Knoten Wengistrasse / Westbahnhofstrasse mit Vortritt Wengistrasse zu hinterfragen.

Fazit

Das Projekt zeigt ein funktionales Verkehrskonzept auf. Die Erschliessung des Parkings ab Obachstrasse und zudem niveaufrei mit der Dammstrasse ist aus genannten Gründen interessant, birgt aber auch Risiken und erfordert für die Bebauung auf dem Areal Westbahnhof ein vergleichsweise tiefliegendes UG. Die Konzeption der Personenunterführung stellt einen interessanten, kompakten Ansatz dar. Die Komplexität des Raumgebildes und die Massstäblichkeit der Rampe stellen dabei Fragezeichen dar.

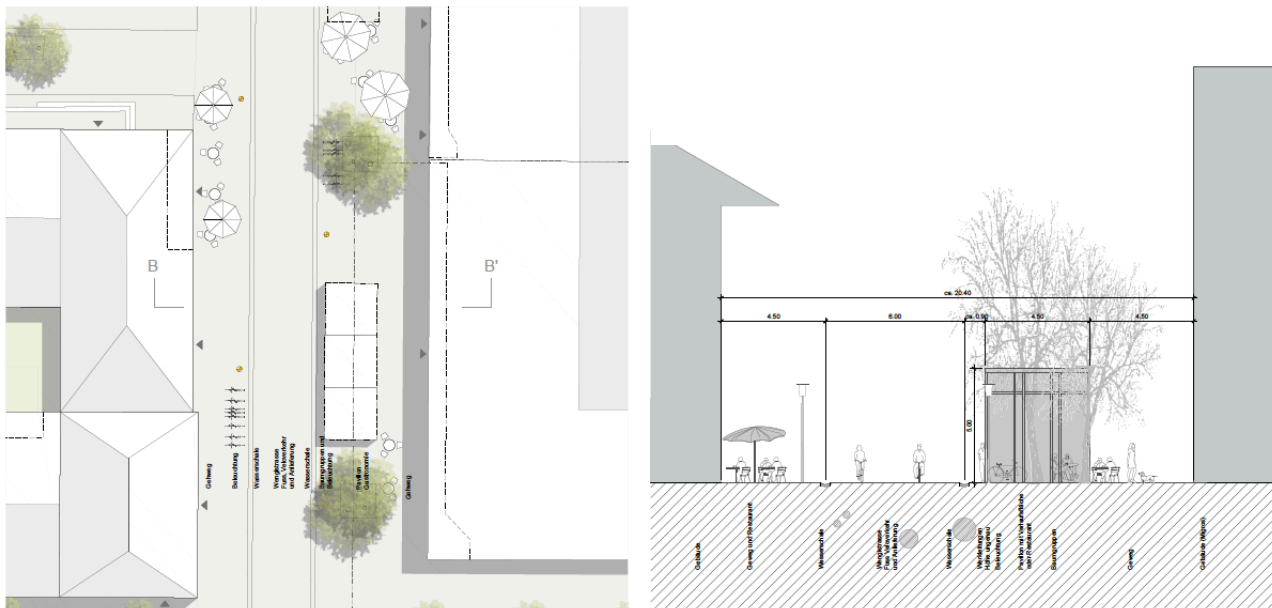


Abb. 28 Situation und Schnitt Wengistrasse

Die Anbindung in den Süden erfolgt über einen verkehrsfreien Raum, welcher eine gute Sichtbarkeit des Bahnhofes erzeugt.

Fazit

Die Ausgestaltung der Freiräume ist weit gediehen, wirkt aber im Detail nicht immer gleich überzeugend. Insbesondere der Bahnhofplatz entwickelt zu wenig Kraft.